

対象事例：日本郵船株式会社（NYK）トランジション・ボンド

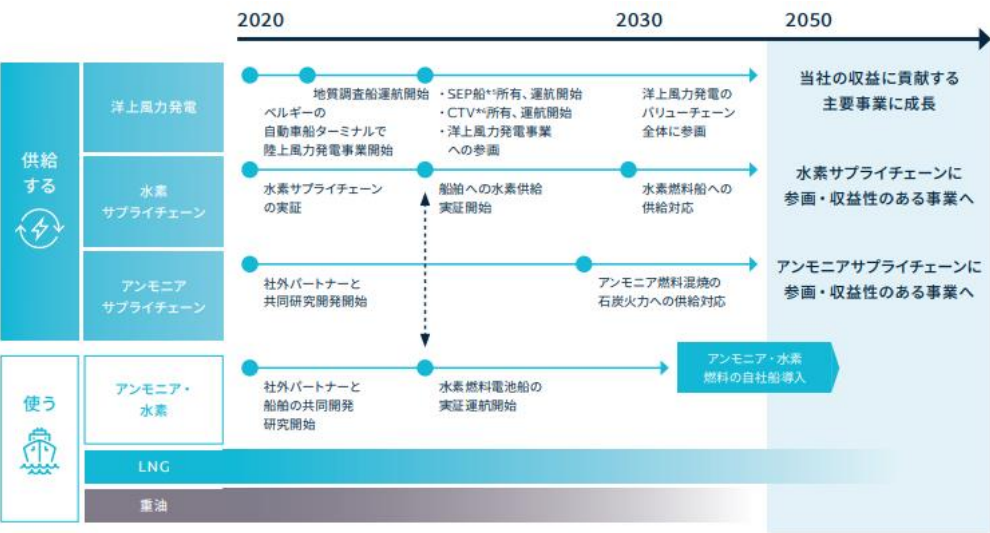
■ 企業概要

業種	海運	創業	1885年
所在地	日本	保有隻数	777隻
事業	世界有数の海運会社の一つ。現在は、NYKグループとして、定期船事業、航空運送事業、物流事業からなる一般貨物輸送事業と、不定期専用船事業、不動産業とその他の事業を実施。		

排出削減目標（基準年：2015年比）

	2030年度	2050年度	
船舶・海上輸送	- 30%	- 50%	
サプライチェーン全体	- 40%	- 70%	

エネルギー分野における事業タイムライン



*5. Self Elevating Platform船（洋上風力設置作業船）
*6. Crew Transfer Vessel（作業員輸送船）

■ ボンド概要

発行体	日本郵船株式会社
アレンジャー	三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社
評価機関	DNV ビジネス・アシュアランス・ジャパン株式会社
発行予定額	最大250億円（期限：5年または10年）
発行予定	2021年7月

資金使途

- LNG燃料船
- LNG燃料供給船
- LPG燃料船
- 運航の高効率化&最適化に資する技術開発
- 洋上風力発電
- グリーンターミナル
- アンモニア燃料船
- 水素燃料船

基本指針四要素との対応

要素 1	• トランジション戦略：燃料転換や船舶（ハード）の改善、運航（ソフト）の改善等を通じた効率化、最適化を進めることで目標達成に向けた取り組みが進められる計画 • ガバナンス：社内体制の構築と、TCFDに基づく情報開示プロセスを構築
要素 2	• クライメート・トランジションを企図する事業活動が、NYKグループの中核事業である • 計画されたトランジション戦略及びトランジション経路は、重点テーマ及びマテリアリティに関連付けられる
要素 3	• 科学的根拠に基づいたパリ協定と整合するトランジション計画と、IMOや国土交通省等、SBTの目標と整合するトランジション軌道を設定している。
要素 4	• 全体・個別の投資計画は、トランジション戦略実行に必要な投資が要素1～要素3を考慮して社内管理体制及びプロセスに基づき実行される計画を確認している

モデル性審査委員会 | 結果概要

対象事例：日本郵船株式会社（NYK）トランジション・ボンド

モデル性審査結果：承認

先進的かつ野心的な取組であり、モデル事例として適切

主なご意見

トランジション戦略

- 船舶ポートフォリオにおいて、LNGは重油のリプレイスであり、排出絶対量が削減される。将来的にはゼロエミッション船の増加に伴い減少するといった、将来的な移行を示している
- ゼロエミッション船は、水素・アンモニアに限らず、LNG船のインフラを活用したカーボンニュートラルメタンも、脱炭素化の実現可能性あると理解

科学的根拠

- 現状、代替技術がないHard-to-abateなセクターであり、科学的根拠としてパリ協定との整合がSBTiで確認されている。IMOの削減戦略や国土交通省等の海運ロードマップとも整合
- 参照先のIMOやSBTi等の目標値・ロードマップは将来的により野心的に更新されうるが、申請者のそれらを見据えた対応、姿勢も確認した。この点は他の事例でも重要であり、基本指針に関連して表明することが期待される

他の要素・その他

- 公正な移行について、気候変動以外の環境・社会的影響に問題がないことを確認した
- 資金使途の候補として挙げられているLPG船も重油船からの燃料転換としてGHG排出削減効果があることを確認した
- 実効ある排出削減にはグリーンだけでなくトランジションが非常に重要
- 金融機関が投融資ポートフォリオのネットゼロを目標として掲げ始めており、この観点においてもトランジションは重要
- トランジションを進める上でポイントは、グリーンと共存し既存技術活用や新技術によるイノベーションがタイムラインを考慮し相互に欠点を補い合いながら優れた脱炭素社会に向けたシステムを構築することであり、背後に確りとした哲学の確立が期待される